



Rover 75 2004–05

- 1. Nu finns Tesla Model Y att beställa med plats för sju**
- 2. Tesla-Bjørn sågar Polestar 4**
- 3. Dubbla prestandanyheter från Mini i Paris**
- 4. Renault 4 är tillbaka**
- 5. Uppdaterad Citroën C4 officiell**
- 6. Citroën visar koncept på el-SUV**
- 7. Bedragarnas nya metod för att stjäla din bil**
- 8. Ducati visar upp sin svartaste hoj någonsin**
- 9. Rover 75**
- 10. Renault 14**
- 11. Volkswagen Scirocco**
- 12. Volvo 142 De Luxe**
- 13. Grattis Ford Mainline**
- 14. Fredagsfilmen**

1. Nu finns Tesla Model Y att beställa med plats för sju

Av Carl Undéhn

15 okt 2024

Det har länge ryktats om en uppdatering av Teslas storsäljare Model Y. Att något sådant inte är aktuellt i år har chefen Elon Musk slagit fast i ett inlägg på X. Men nu breddas utbudet i alla fall när sju-sitsiga Model Y börjar säljas i Sverige. Tidigare har den versionen endast funnits på den amerikanska marknaden.



De båda sätena på den tredje raden nås genom att skjuta fram andra raden med en knapp på sätena där. Längst bak hittas två USB-C-uttag samt mugghållare och Tesla lovar gott om plats för huvudet då den tredje raden befinner sig under det bakre glaset. När alla säten används går det att lasta 363 liter i bagaget. Med tredje raden nedfälld ryms där 753 liter.

Den sju-sitsiga versionen av Model Y skruvas ihop i Teslas europeiska fabrik utanför Berlin och påverkas därmed inte av strafftullarna på 7,8 procent som läggs på Teslas bilar från fabriken i Shanghai. Priset börjar på 662.670 kronor och versionen med sju sitsar erbjuds endast med fyrhjulsdraft i Long Range-utförandet med en räckvidd på 53,3 mil. Som övriga versioner av Model Y har Tesla just nu ett erbjudande med nollränta vid köp och leverans är beräknad att dra igång innan årsskiftet.



2. Tesla-Bjørn sågar Polestar 4 – ”buggig som en beta-version”

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2024-10-14

Uppdaterad 2024-10-14

Rapporterna om stora problem med mjukvaran till Polestar 3 och 4 duggar tätt. Nu har Tesla-Bjørn tagit en långtur med Polestar 4. Det gick inte alls bra.



Bjørn "Tesla-Bjørn" Nyland är besviken på hur buggig mjukvaran i Polestar 4 är. Men han gillar hårdvaran.

FILM: <https://youtu.be/ZrlXtzgiAiw>

Polestars nye vd har sagt att företaget måste gå från att visa upp bilar till att leverera bilar. Frågan är om det inte hade varit bra att skjuta lite längre på leveranserna?

Vårt testlag är knappast ensamma om att uppleva omfattande **problem med mjukvaran i Polestars nyaste modeller**. På nätet kan man läsa om många besvikna ägare.

Det måste svida för Polestars PR-avdelning att läsa all negativ publicitet som de nya bilmodellerna genererar, särskilt när kritiken levereras av en profil som Bjørn "Tesla-Bjørn" Nyland.

Nyligen skulle han göra ett 100-milstest med **Polestar 4** (den utan bakruta). Precis som **vårt 100-milatest** går det ut på att ta sig de 100 milen så fort som möjligt utan att köra för fort. Det är helt enkelt den bil som laddar snabbast och strular minst som vinner.

Trots att Polestar 4 kan ladda snabbt med 200 kW tog det tid eftersom bilen började strula tidigt.

– **Vi har börjat åka men har redan ett problem.** Farthållaren fungerar inte igen. Jag behöver verkligen farthållaren. Jag ska köra i 10 timmar, säger Tesla-Bjørn i sin video.

För att få rätt på mjukvarustrulet försöker han starta om bilen och infotainmentsystemet. Men det hjälper inte. Under resan börjar även navigeringen strula.

– Mjukvaran är så buggig att det känns som att jag kör en beta-version av elbilen, säger Nyland.

Totaltiden blev över 10 timmar trots att han mestadels kört motorväg. Ett problem var att han inte kunde ställa in farthållaren över 125 km/h.

Men han ger också bilen en del beröm. Han gillar styrningen, ljuddämpningen och interiören. Och han har hopp om framtiden för Polestar.

– Jag har sett från Polestar tidigare att de är väldigt duktiga på att snabbt fixa sina buggar och implementera nya funktioner, säger han.

Läs även:



Testlaget: "Polestar 3 – stora mjukvaruproblem med testbilen"

3. Dubbla prestandanyheter från Mini i Paris

Uppdaterad 14 oktober 2024 Publicerad 14 oktober 2024

Mini passar på att lansera två nya toppmodeller i samband med Paris Motor Show, som går av stapeln mellan 14 och 20 oktober.



*Två nya heta elbilar från Mini lanseras under mässan i Paris.
En Aceman och klassisk Cooper.*

Båda bilarna, **Mini** John Cooper Works Electric och John Cooper Works Aceman, är helt elektriska och stoltserar med en effekt på hela 190 kW (258 hk).

Elektrisk gokart-känsla

De nya **John Cooper Works-modellerna** bygger på en arkitektur som är skräddarsydd för sportig körning. Mini 3-dörrars accelererar från 0 till 100 km/h på endast 5,9 sekunder, medan John Cooper Works **Aceman** klarar samma sprint på 6,4 sekunder.



*Förarmiljön är densamma på båda modellerna.
Den nya designen går inte hem hos denna journalist.*



*Klassiska Mini fast på el och med JCW.
En snabb liten radiobil.*

Båda modellerna har en toppfart på 200 km/h och ett vridmoment på 350 Nm.

Räckvidden är imponerande, med upp till 371 kilometer för John Cooper Works Electric och 355 kilometer för John Cooper Works Aceman, tack vare högvoltsbatterier på 54,2 kWh.

Stefan Richmann, chef för Mini, kommenterar:

“Med de nya helt elektriska John Cooper Works-modellerna tar vi den legendariska prestandan och körglädjen hos Mini in i en spännande ny era. Vi kombinerar tradition och karaktär med den senaste tekniken för att skapa en unik körupplevelse som kommer att fånga våra kunder.”

Mini – från racingbanan till vardagen

John Cooper Works överför nu sin expertis från racingbanan till vanliga vägar.

I de nya modellerna innebär det bland annat en innovativ boostfunktion som ger extra kraft vid behov. Föraren aktiverar funktionen genom att trycka på en paddel på ratten, vilket frigör ytterligare 20 kW elektrisk kraft för omkörningar och snabb acceleration.

Förutom sportiga funktioner har bilarna även avancerade assistanssystem som gör körningen säkrare och mer bekväm.

Automatisk hastighets- och avståndskontroll underlättar i vardagstrafiken, och Navigation-paketet (tillval) ger information om trafik, parkering och mycket mer.

Parking Assistant Professional hjälper föraren att hitta och parkera på lediga parkeringsplatser.



*Aceman med JCW. En större modell men med
samma roliga funktioner och köregenskaper som lilla Mini.*



Läs också:



65 år av Mini: Fortfarande högaktuell



Mini – en stor historia om en liten bil



Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



4. Renault 4 är tillbaka

Av Bobby Green 2024-10-14 kl 10:40

Nu i eldrivet retro-utförande.



Allt var inte bättre förr, men en hel del var det. Bilarna kanske var lite roligare, och det är flera biltillverkare som vill spela på retro-vågen och som släpper nya grejer som flörtar med dåtiden. Renault är med på tåget och efter nya 5:an är det nu även dags för 4:an att göra comeback i ett eldrivet utförande. Denna heter 4 E-tech electric och ska alltså ge lite av den känslan originalet från 60-talet bjuder på. En modell som sålts i över åtta miljoner exemplar i över 100 olika länder. Ganska tungt arv att bygga något nytt på alltså. Den nya 4:an är dock ljusår modernare på alla punkter och även om en del detaljer är charmiga så är likheterna med originalet ändå ganska små.

Bilen mäter 4,14 meter på längden, har en hjulbas på 2,62 meter och i baksätet ska det finnas knäutrymme på 16 centimeter och huvudutrymme på 85 centimeter. På bredden mäter modellen 1,8 meter och markfrigången anges till 18 centimeter. I bagagerummet ska man få in 420 liter.

Den bygger på AmpR Small-plattformen och det finns batteripack på antingen 40 eller 52 kWh och en elmotor på antingen 90 kW/122 hästar eller 110 kW/150 hästar. Räckvidden är upp till 40 mil och man kan ladda med upp till 80 eller 100 kW beroende på batteristorlek. I bilen finns en AC-laddare på 11 kW som är kompatibel med V2L och V2G-teknik. På dragkroken får man hänga upp till 750 kilo.

Modellen lanseras i den exklusiva färgen Hauts-de-France Green som hyllar 60-talets Île-de-France Blue och produktionsanläggningen i Maubeuge. Beroende på ljuset så skiftar lacken mellan blått och grönt. Sex andra färger finns om man inte gillar denna. Taket är ett eldrivet tygtak som man kan fälla undan när man vill ha in lite mer solljus.

Tillverkningen kommer att ske vid Ampere ElectriCity i Frankrike och Renault säger att 75 procent av leverantörerna finns inom 30 mil från ElectriCity-komplexet. Några lanseringsdatum eller prisuppgifter har vi tyvärr inte fått än.



**Ny Renault hyllar rallyt 4L Trophy
Givetvis eldriven**



**Renault drar täcket av 5 E-Tech Electric
Retrocool elbil som kommer kosta 25.000 euro**



**Renault har byggt en restomoddad och eldriven R17
Frän**



5. Uppdaterad Citroën C4 officiell

Publicerad 14 okt 2024 kl 14.37

Parissalongen har öppnat sina portar och här kommer just en fransk nyhet: Citroën C4 uppdateras med nytt på kaross och lite nytt under den.



Citroëns kandidat i C-segmentet, **C4**, får en uppdatering för att rimma med märkets nya designspråk som tidigare adderats på modeller som **C3**, **C3 Aircross**, **Berlingo** och Space-tourer.

Det innebär en mer kantig front prydd med märkets nya logotyp samt ny design på strålkastare och stötfångare. Sidorna har trimmats till för bättre luftmotstånd och baken har fått samma kantiga behandling som fronten. Även två nya kulörer på karossen och ny fälgdesign hör till de kosmetiska nyheterna.

Invändigt märks en ny sjutums förardisplay, uppdaterat infotainmentsystem med **ChatGPT**, stolar med mer stoppning och ratt med nya loggan. Uppdateringarna gäller såväl C4 som crossoverversionen **C4 X** och liksom tidigare delar såväl förbrännings- som elbilversionerna (**ë-C4** och **ë-C4 X**) utseende.

Nya C4 kommer som mildhybrid i två utföranden (Hybrid 100 och 130) samt med eldrift. Drivlinor vi känner igen sedan tidigare i Citroëns nyare utbud. Tiden att växla din C4:a är emellertid förbi, hybriderna är automatväxlade.

Uppdateringen av C4 presenteras nu under Parissalongen och bilarna ska börja tillverkas i början av 2025. Priser för Sverige är i dagsläget inte känt, inte heller vilka drivlinor som hittar hit. Att nya C4 kommer hit som tidigast våren 2025 är dock bekräftat av generalagenten.



Ny logotyp och förardisplay en annars sig likt.



Lampdesign och annan form till C-stolpen hör till nyheterna bak.



Peter Klemensberger



6. Citroën visar koncept på el-SUV som arbetar med luftströmmarna

Posted by Kristofer Rask oktober 14, 2024

Idag under bilmässan i Paris har Citroën visat upp ett koncept i form av C5 Aircross. Detta koncept ska ge oss en förning om nästa generationen C5. Målet är att utmana de aerodynamiska nackdelarna med en SUV.



Konceptet är baserat baserat på STLA Medium-plattformen och kommer bland annat erbjudas i ett helt elektriskt utförande vid sidan av andra alternativ.

Citroën beskriver konceptet som en kraftfull, muskulös SUV "skulpterad för aerodynamik". Man har gett bilen en sänkt motorhuv medan taket är format som en båge för att arbeta med luftströmmarna. Bilen smalnar av baktill och bagagetluckan har ett vertikalt avslut.

Det snackas då om en räckvidd på upp till 680 kilometer på en laddning. Storleksmässigt är den något längre än nuvarande C5 och mäter 4,65 meter i längd.

I övrigt är Citroën sparsamma kring detaljerna, men lanseringen av den produktionsklara bilen sker 2025.



Kristofer Rask



*Baklyktorna är bland annat utformade för att skära genom och styra luftflödet.
Man kallar det för Citroën Light Wing.*



7. Bedragarnas nya metod för att stjäla din bil

Uppdaterad 12 oktober 2024

Publicerad 11 oktober 2024

En 35-årig man från Borlänge har dömts till fängelse i ett år och tre månader för att ha lurat till sig 16 bilar genom en fräck metod.



Med en utstuderad metod har en 35-årig Borlängebo lyckats svindla till sig en stor mängd bilar utan att betala för sig.

Mannen, som använde sig av falska banköverföringar och manipulerade ägarbyten, har orsakat skador för nästan 1,8 miljoner kronor skriver [Borlänge tidning](#).

Utnyttjade kryphål

Metoden gick ut på att mannen kontaktade privatpersoner som annonserade ut sina bilar på [Blocket](#) och [Facebook Marketplace](#).

Han visade sedan upp falska bankutdrag för att bevisa att han hade betalat för bilen, men pengarna kom aldrig in på säljarnas konton.

Samtidigt utnyttjade han ett kryphål i [Transportstyrelsens](#) system för att registrera bilarna i sitt eget namn, trots att han inte var den rättmätige ägaren.

Var inte lättlurad

Många av bilarna försvann snabbt utomlands, vilket gjorde det svårt för polisen att spåra dem. Åklagare **Jimmy Skogström** varnar nu för den här typen av bedrägerier och uppmanar bilförsäljare att vara extra försiktiga.

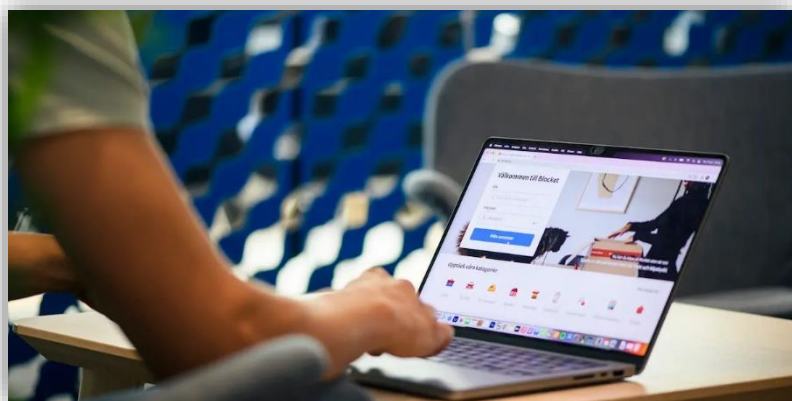
Hur går tjuvarna till väga?

Biltjuvar använder sig av olika metoder.

En vanlig metod är att stjäla bilnycklar, antingen genom inbrott i bostäder eller genom att distrahera bilägaren.

Modern teknik används också för att manipulera bilens elektroniska system och kringgå startspärren. I vissa fall används även mer traditionella metoder som att bryta upp lås eller krossa rutor.

Läs också:



Rekordmånga blir av med pengar på Marketplace



Stöldvåg mot BMW – polisen varnar för liga

Det är dags igen. Ligorna är här för att ta delar från BMW. Just nu är Västerås hårt drabbat, men fler städer och län bör hålla koll på sin bilar.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

8. Ducati visar upp sin svartaste hoj någonsin

Av Andreas Jemn14 oktober 2024 kl 13:51

Ducato presenterade nya Scrambler Icon Dark – märkets svartaste hoj någonsin. Sportversionen av den klassiska Dirtbike-modellen. Den beskrivs som en perfekt nybörjarhoj.



Det var 1962 som Ducati började tillverka de här avskalade och enkla modellerna. Med sitt rått, lite aggressiva utseende var de inspirerade från amerikanska motortävlingar i Dirtbike. Men produktionen lades ner 1974. Då trodde många att man sett den sista nya Scramblern produceras. Men 2015 gjorde den comeback med nya modeller. Och nu kommer sportversionen Full Throttle och den mörka Icon Dark.

Det är en stilren och enkel modell, helt kolsvart. Men givetvis finns den ikoniska och karakteristiska droppstenstanken kvar. Den här hojen har sina rötter i de smutsiga amerikanska ovalerna och ska ge sina ägare samma känsla. Till skillnad från många andra nya lanseringar är den här hojen tänkt som den perfekta nybörjaren. Det här är en utmärkt motorcykel att börja med när ditt körkort är färskt.

Dess enkla men dynamiska design och lättbegripliga konstruktion gör den trevlig att lära sig köra motorcykel med. Samtidigt är Ducati noggranna med att det är en motorcykel även för veteranerna. Om man gillar känslan av att sladda runt i grusiga ovaler är det här den perfekta hojen.

Scrambler-modellerna har till skillnad från sina ursprungliga kusiner på 1960-talet en starkare motor. De första modellerna levereras under 1960-talet med en enkel 250 kubiksmotor, medan den här nya Full Throttle och Icon Dark har hela 803 kubik. Scramblern gav ett tufft intryck. Ducati har sänkt styret och kortat av framskärmen där fram. I dess bakdel har man ingen skärm alls. Samtidigt är loggan lite tilltufsad för att matcha dess hårda framtoning.



FILM: <https://youtu.be/fHYfTpQjxOI>

LÄS MER:

- [Ducati och Lamborghini stannar hos Volkswagen](#)
- [Så klarar elbilen racet mot Ducatis super-MC](#)
- [Ducatis nya rovdjur: 228 hk och 187 kg](#)
- [Volvos svartaste bil någonsin – så blir XC60 Black Edition](#)
- [Volvo uppdaterar storsäljaren XC40 i smyg](#)
- [Världens mest kraftfulla encylindriga motor är här](#)



Andreas Jemn är journalist och författare.

Vänsterfilen

9. Rover 75 – En bortglömd elegant

Av admin

Postat den 27 november 2016

Idag behandlas det bortglömda ämnet Rover 75, en elegant mellanklassvagn tillverkad 1999–2005, som på senare tid har väckt mitt intresse av ett lite udda skäl.



Rover. Urengelskt och urgammalt och den brittiska medelklassens finåkarbil under många decennier. Även överklassen charmades av märket med Queen Elizabeth II såväl som Margaret Thatcher som kunder.

Jag har nämligen upptäckt att Rover 75-tätheten i området Luthagen i Uppsala där jag bor, är betydligt högre än för resten av Sverige! Den är väldigt överrepresenterad här helt enkelt. Jag har en bestämd uppfattning om vad det beror på, men mer om det senare. Först måste vi gräva lite i den anspråkslösa Rover-historien för att bena ut det hela.

Rover härstammar från 1883 då man startade tillverkning av trehjuliga cyklar. Första bilen kom 1901 och 1925 koncentrerade man sig helt på produktionen av exklusiva mellanklassbilar. 1967 köptes Rover upp av biljätten British Leyland (som förstatligades 1975) då en svårare tid skulle komma.

1994 köptes Rover av BMW som gjorde tappra försök att återuppliva den forna glansen, men 2000 gav man upp och sålde det vidare till nybildade, fristående MG Rover Group. Det höll till 2005 då konkursen var ett faktum. Resterna köptes upp av en kinesisk koncern och det var den slutgiltiga dödsstöten för det brittiska Rover.



Rover P4 kom 1949. Lyx och elegans för vanligt folk!

Rovers signum har alltid varit att bygga eleganta sedaner som var lyxiga och välbyggda men samtidigt diskreta för att inte sticka någon i ögonen. Perfekt för en återhållsam, välutbildad och strävsam engelsk medelklass således.

Tänk dig en vithårig husläkare i brittiska Kenya under tidigt 50-tal. Vilken bil hör till den beskrivna bilden? Jo en Rover P4 förstås, annat vore väl otänkbart! Rovers modeller levde länge, alla märkets vagnar tillverkades i över 15 år och detta utstrålade en stabilitet som lär ha slagit väl an hos de jordnära kunderna.

Efterkrigstidens första decennier utgjorde Rovers glansperiod. Familjesedanen P4 kom 1949, en konservativt formgiven vagn med rejäl separat ram och närmast ljudlös, outslitlig sidventilssexa. Interiören var till stora delar i trä och hela anrättningen passade nog de strävsamma efterkrigsbriterna som handen i handsken. P4 fanns i produktion ända fram till 1964.



Den större Rover P5 kom 1958. Gillades av brittiska premiärministrar såväl som kungligheter. Den tjänstgjorde som Margaret Thatchers tjänstebil och finns fortfarande i Queen Elizabeths ägo! Här en Coupé med lägre tak.



Rover P6 kom 1963. Här en 3500 med V8.

Den större Rover P5 dök upp 1958 och var en betydligt mer extravagant vagn än den lite truliga P4:n. Modern självbärande kaross, men med samma stela bakaxel med bladfjädrar och sidventilssexa var den stora Rovern närmast lika konservativ som tidigare Rovers.

1962 kom den udda fyradörrarscoupén (nej det är inte ett nytt påfund!) och 1967 anlände den berömda V8:n i aluminium, i Rover 3500 (P5B kallad). P5B blev populär hos brittiska premiärministrar och bland andra järnladyn Margret Thatcher åkte runt i just en sådan. Och som sagt Queen Elizabeth II!

1963 innebar en teknologisk revolution för det traditionstygda märket i och med introduktionen av mellanklassedanen Rover P6. Modern fyrcylindrig motor med överliggande kamaxel, dubbla tvärlänkar i framvagnen och en avancerad de dion-bakaxel satte säkerligen te i många engelska luftstrupar. Därigenom fick bilen utomordentliga vägegenskaper och imponerade så stort att den valdes till Årets bil i Europa 1964.

Även P6 begåvades så småningom med den blodfulla V8:n, en riktig klassiker som dagens entusiaster lär leta med ljus och lykta efter.

Därefter gick det utför för Rover som köptes upp och förstatligades, varpå kvaliteten blev så dålig att bilarna i princip föll isär inför ögonen på sina olycksaliga ägare. 1986 inleddes ett samarbete med Honda där nya storbilen 800 i stort var identisk med den samtida Honda Legend. Småbilar såg dagens ljus och Rovers själ liksom rann ned i det brittiska avloppet.

Men så kom BMW som såg en möjlighet att återuppliva märkets gamla image av sköna, påkostade familjebilar som var tänkta att komplettera sportigheten hos BMW:s egna bilar. Man valde att först satsa på en snygg och lyxig mellanklassedan som skulle utgöra ett egeninnigt och brittiskt alternativ till etablerade tyskar såsom Audi A4 och Mercedes C-klass. Rover 75 premiärvisades slutligen på Birminghams Motorshow 1998.

Nyheten var en relativt stor händelse i bilvärlden, motorpressen hyllade den nyfunna Roverheten och gladdes åt en prestigebil som inte var tvungen att vara sportig. 75:an var istället en avslappnad karaktär, den osade brittiskhet och lågmäld elegans. Linjerna var ur-engelska på något vis och Rovern var ganska tydligt inspirerad av samtida Rolls Royce Silver Seraph, som i sin tur hade 50-talets Silver Cloud som förebild. Bättre ideal kunde man väl knappast ha!



Interiören var närmast en karikatyr av hur tyskarna hos BMW ansåg hur en brittisk bilinteriör skulle se ut. Det var böljande former som liksom svällde inuti bilen, med vackert skurna fåtöljer, blanka valnötsrotspaneler och en detaljkvalitet som egentligen inte stod någon konkurrent efter.

75:an erbjöds med märkets egna lilla V6:a på 2,0 eller 2,5 liter, med 150 eller 177 hästkrafter, där främst den större varianten gav den avslappnade karaktär som anstod bilen, tack vare sitt vettigare vridmoment. Rover-sexan passade bilen som hand i handske, den hummade och morrade mulligt vid gaspådrag, med manér lika kultiverade som bilen själv.

75:an var framhjulsdreven men lånade bakaxel och en del annat från BMW 3-serie. Fjädringen var relativt mjuk och med det påkostade chassit gavs bilen godmodiga och vuxna köregenskaper som passade märkets gubb-karaktär väl.

Rover 75 sålde gott i Sverige första året, den blev en inte helt ovanlig syn på våra vägar. Sedan glömdes den bort, någon uppföljare kom aldrig och lyftet för Rover som helhet infann sig inte alls. Därtill var produktutvecklingen för långsam och medioker.

Idag ser man sällan en sjuttiofemman, men jag blir glad varje gång det sker. Den är så egen och down-to-earth på något svårförklarligt brittiskt vis, som om Rover 75 har en harmonisk och vänlig själ.

Om sjuttiofemman är ovanlig generellt sett är den det inte i Luthagen i Uppsala. Här dräller det av dem. En Rover 75 i varje gathörn. Det ger gatubilden karaktär och får en att bli gladare när man strosar runt med hunden bland parker, studenter, pensionärer och barnfamiljer i BMW-kombi.

Att de är så vanliga i Luthagen, och även upp mot de gamla gränderna kring universitetshuset, borde dock inte komma som någon överraskning. I området bor ju så många doktorer, lektorer, professorer och annat intellektuellt folk och 75:ans ovan beskrivna image lär göra att den hamnar mitt i prick hos denna krets av människor. De gillar väl helt enkelt dess vackra, mogna linjer, dess anspråkslösa, trygga själ och oöverträffade mysighet.

Varje gång jag passerar en Rover 75 får dess runda, harmoniska kaross inlindad i perfekt avvägda kromdetaljer mig att vilja sitta och mysa i dess kokong av piping-inramat läder och varma ädelträpaneler. Jag fantiserar om hur den kultiverade sexan hummar gott där framme medan jag sippar på mitt glödheta te och höstlöven yr omkring där ute.



*Den snygga, välsydda interiören i Rover 75.
Notera den eleganta pipingen. En plats att mysa på!*

admin skriver 5 december 2016 kl 07:50:

Rover V8, vilket härligt bilminne! Jo, jag är medveten om Roewe (suck) men för mig är Rover, det brittiska Rover, dött.

10. "80-talets första bil" Renault 14 blev ingen försäljningssuccé

Publicerad 2024-10-13 kl 15:00 Text Calle Carlquist

Rymlig och smart – men någon större försäljningsframgång blev inte Renault 14.



Renault 14, som i svensk reklam kallades "Åttiotalets första bil", var märkets första framhjulsdrivna modell med tvärställd motor och kanske först av alla med ytterspeglar placerade i de främre sidorutornas hörn. Karossen var ovanligt rymlig, med samma innermått som 1960-talets banbrytande Renault 16 trots att Renault 14 var 24 centimeter kortare. Bagageutrymmet var stort för klassen eftersom reservhjulet placerats ovanpå motorn (och gjort fronten ovanligt hög).

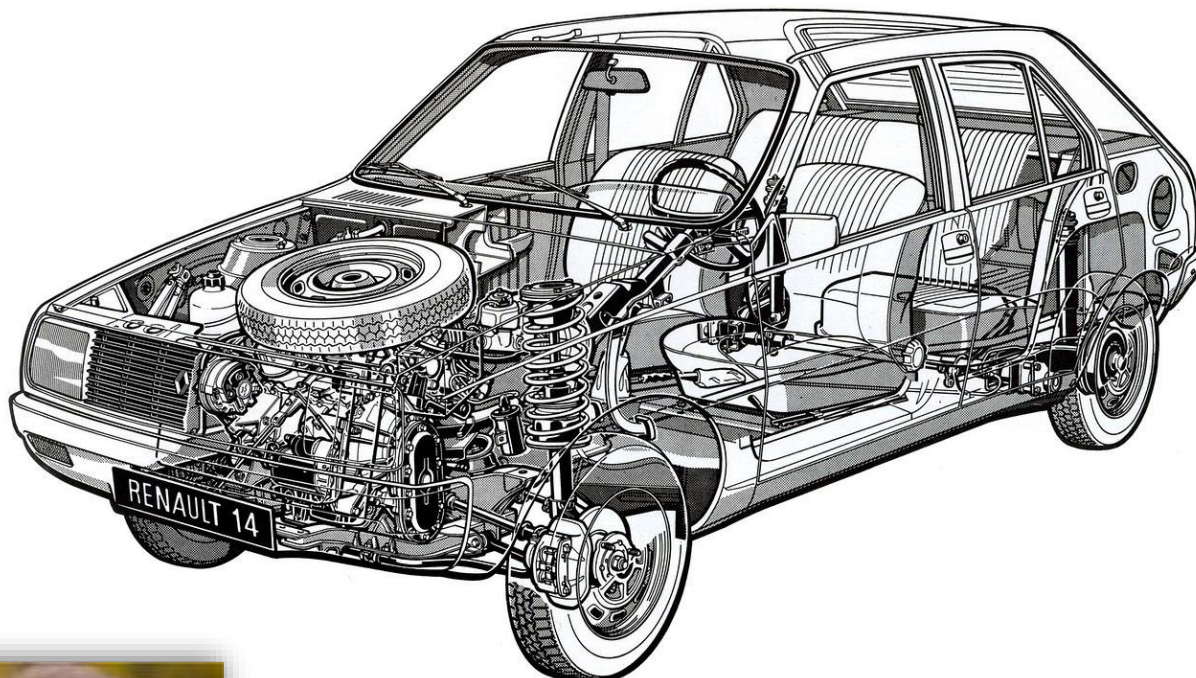
Succé? Nä. Renault hoppades på 1 000 bilar per dag för sin Golfkonkurrent men kom bara upp i 350–400 som bäst. Efter sju år lades modellen ned 1983.





Franska reklam kreatörer har aldrig väjt för det annorlunda och på den här affischen i Le Metro de Paris, tunnelbanan, fick betraktaren själv tänka sig hur Renault 14 såg ut i verkligheten. Renault ville visa vilken smart form för bilar just pären är, för nya 14 såg ut precis som ett sådant i profil.

Föga platsutrymme behövdes för motor och sådant där framme, mycket plats fanns bakåt i bilen för alla som skulle med. Far, mor, två barn och en stor, hårig hund rymdes lätt. "Ett päron är bekvämt" kan väl texten översättas till.



Calle Carlquist



11. Volkswagen Scirocco (1974-92)



Ett år innan Volkswagen gav världen den utmärkta Golf GTI, lanserade de den skarpt utformade Scirocco-coupén som delade sin basplattform med Golf.

Scirocco tog över coupéuppgifterna från Karmann Ghia, och den nya bilen byggdes också av Karmann men utformades av Giugiaro.

Scirocco lanserades ursprungligen med en 1,5-litersmotor, men fick sitt genombrott när den fick samma 1,6-litersmotor på 110 hk som Golf GTI skulle använda.

Detta innebar 0-100 km/h på snabba 8,5 sekunder i kombination med kvicka köregenskaper som gjorde Scirocco till en halv miljon sålda bilar under två generationer.



Klassiker

12. Volvo 142 De Luxe 1973: Solklart

Publicerad 8 mars 2023 (uppdaterad 2024-08-23 13:42)

Text Fredrik Nyblad

Allt var toppen med 1973 års Volvo 140! Det tyckte motorjournalisterna, det tyckte nybilsköparna och med tiden blev årsmodellen den mest eftertraktade som ungdomsbil. För Peter Brobäck var en -73:a också förstabilen – hur toppar man det?



För femtio år sedan var en ny årsmodell av Sveriges mest sålda bil inget mindre än en riksangelägenhet. Och även de måttligt bilintresserade såg att något hade hänt med den sjunde upplagan av Volvo 140-serien.

Fram fanns den helt nya grillen i plast. Eftersom fronten var formgiven som ett öppet hål hade Volvo redan från början en konstruktion som öppnade för möjligheten att relativt enkelt kunna byta utseende på modellen. Att de stora blinkersglasen på framskärmarna gick runt hörnen så att de även kunde ses från sidan ansågs vara en viktig säkerhetsdetalj. En annan säkerhetsfunktion fanns i dörrarna som försetts med balkar som förbättrade sidokrockskyddet.

Den nyheten och ratten med skyddsstoppning och energiupptagande rattstång kopplades till säkerhetsbilen Volvo Experimental Safety Car, VESC, som presenterats några månader tidigare. Nu hade man omsatt en del av idéerna från VESC till vanliga produktionsbilar hette det. Även bakstammens form var ändrad med registreringsskylten försänkt och nya större bakljus. Men lasttröskeln var fortfarande lika hög.



Instrumentpanelen med nya runda instrument och mittpanelen var de stora nyheterna på årsmodell 1973. Borta var panelen med imiterat trä som införts året innan och borta var också hastighetsmätaren av termometertyp.

Det är en aning monokromt bakom ratten i Peter Brobäcks Volvo 142, med svart plast över hela instrumentpanelen. Men materialet skapade också möjligheter för nya former – som mittpanelen med strömställare. Den nya instrumentpanelen på årsmodell 1973 städade bort en rest från 1960-talet. Hastighetsmätaren av termometertyp var ersatt med en rund hastighetsmätare i ett rektangulärt och koncentrerat mätarhus. Ratten var 30 mm mindre och även den bidrog till ett modernare intryck med sin skyddsstopning.

Tidningen Motor var bland dem som kritiserat den äldre instrumentpanelen, nu skrev man: "Tack så mycket" i artikeln där den nya Volvon presenterades. Instrumentpanelen var en så viktig nyhet att inte bara Volvos kundtidning Ratten satte den på omslaget, även Sveriges största biltidning Vi Bilägares hela omslag pryddes av en bild på instrumentpanelen. Värmereglagen var också nya och med dem kunde man bättre reglera var luftströmmarna skulle gå och välja att få kall luft i en riktning och varm luft i en annan.

Just idag behöver jag inte testa hur effektiva de är på att leverera värme, det är högsommar och i stället försöker jag få lite fläktande vindar från ventilationsrutorna i Peter Brobäcks 142:a. Framför oss kommer ett tryggt och välbekant motorljud från B20A-motorn. I vanlig landsvägskörning känns den fyrväxlade lådan fullt tillräcklig för att hålla varvtalet i schack.

Mätaren står på drygt 25 000 mil och styrningen har kanske blivit lite oprecis med åren. Men det är fascinerande att se hur den då helt nya konstruktionen av instrumentpanel klarat 50 år utan att spricka eller blekna. Så har också den här bilen tagits väl omhand och haft få ägare. Den var först demobil och sedan tjänstebil hos Volvoåterförsäljaren Bildepån i Varberg. Först 1977 såldes den till en privatperson, denne behöll den ända till 2016 då Peter Brobäck köpte den.



– Jag träffade Karl-Erik första gången på Saab- och Volvoträffen i Varberg året före, säger Peter Brobäck. Han fick skjuts dit av sin son då han drabbats av en ögonsjukdom. Jag sa att han skulle höra av sig om bilen blev till salu.

Peter Brobäck la märke till det goda skicket på bilen. Den har aldrig rostlagats men i början på 1990-talet hade den fått en hellack på Volvoverkstaden efter att ha blivit påbackad.

– Han fick tjata rätt rejält för att få den lagad, säger Peter. Men Karl-Erik ville verkligen att den skulle bli fin. Försäkringsbolaget fick stå för krockskadan och så la han till kostnaden för att resten av bilen skulle lackeras om. Men efter det så kördes den bara lite och ett par år senare köpte han en 945:a som blev ny bruksbil och den här fick stå i hans garage.

För första gången hade en Volvomodell tillverkats i en miljon exemplar! Firarbilden verkar ha ordnats i all hast – man hade ju fler bilar att bygga! Till vänster i kostym och slips syns personvagnschefen Robert Dethorey och till höger vd Pehr G Gyllenhammar.

Volvo nådde flera höjdpunkter 1973. Försäljningen i Sverige var urstark, ändå blev USA nu den största marknaden

Enligt Volvo hade 140-serien ändrats på mer än 1 000 punkter till årsmodell 1973. Flera av ändringarna skulle leva kvar även på 240-serien i flera år. Bakstammen passar mellan modellserierna men med en liten skillnad. Hålen för emblemen med piggar ändrades så att de satt längre ut på 240.

– När de bytte bakstammen på den här på 1990-talet så var plåtdelen egentligen till 240, säger Peter Brobäck. Det syntes på att emblemen satt på fel ställe när jag köpte den. Jag har borrarat upp två små nya hål och lagt igen två andra för att få emblemen på rätt ställe.

Under år 1972 fick Sverige ett helt nytt system för registrerings skyltar. I press- och broschyrbilder för 140-serien syntes de nya skyltarna. De gamla länsbokstavsskyltarna försvann och Volvo hade lagt beslag på några av de nya numren. Samma registreringsnummer kunde dyka upp på flera olika bilar i samma broschyr. Framför allt var det MLB 802 och ROX 132 som användes. De nya registrerings skyltarna bidrog kanske också till känslan av att årsmodell 1973 var något helt nytt.



Den som ville köpa en Volvo 142 1973 kunde välja basmodellen med B20A-motor på 82 hk, mer populär var De Luxe som både gick att få med B20A eller B20B med dubbla förgasare och 100 hk. Toppmodellen Grand Luxe med insprutningsmotorn B20E hade 124 hk. Ett par modellversioner var nya i Sverige. Grand Luxe fanns även som fyrdörrars 144 GL och herrgårdsvagnen 145 såldes med insprutningsmotor och texten "Fuel Injection" på bakluckan.

Kanske hjälpte de stora uppdateringarna försäljningen, för årsmodell 1973 blev den mest sålda av 140-serien. Totalt tillverkades 214 770 exemplar och i Sverige såldes 31 187 stycken 142. Volvo 144 var fortfarande betydligt ovanligare, 12 631 bilar såldes, herrgårdsvagnen 145 var faktiskt mer populär: 13 774 exemplar såldes i Sverige. Men 1973 års modell var inte bara omtyckt som ny, när den blev lagom billig att bli ungdomsbil så var det årsmodellen man skulle ha. Den uppfattades som modern och många uppskattade instrumentpanelen. Och så var det ju sista årsmodellen innan de stora parkbänksstötfångarna kom.

– Min första bil var en Californiavit 144 -73 som min farfar gav till mig, säger Peter Brobäck. Jag körde den i fyra år och mina kompisar som mest hade skrotiga Bubblor ville gärna åka med mig för jag hade ju en fyrdörrarsbil. Vi kallade den Fjorton-fyran på lite skånskt sätt.

Volvointresset fick Peter från sin pappa och idag är han ordförande i Svenska Volvo 140-klubben. Den solgula 142:an är inte den enda 140-seriebilen i Peters samling. Han har bland annat en 145 -73 som är under renovering, en högerstyrd -68:a, en USA-importerad 144:a och en -74:a med servostyrning – ovanligt. Trots alla bilar så har det ändå blivit flera tusen mil med den här 142:an sedan Peter köpte den 2016.

– Jag har varit på västkusten och till Danmark och Tyskland. Den är pålitlig och bekväm. Det enda Peter Brobäck gjort med bilen förutom service är att låta renovera generatormotorn och så har han låtit elförzinka en rad detaljer under motorhuven hos företaget Färjhstarka.

Volvo nådde flera höjdpunkter 1973. Försäljningen i Sverige var urstark och ändå gick USA om och blev den största enskilda marknaden för Volvo. Det här var också året då Volvo 140 nummer 1 000 000 tillverkades. För första gången hade Volvo tillverkat en modellserie i mer än en miljon exemplar – det var ju toppen!



Volvo 142 De Luxe 1973

Nypris: 23 500 kronor

Värde idag: 50 000 – 70 000 kronor*

Motor: Fyrcylindrig radmotor med stötstänger, två ventiler per cylinder. En förgasare. Vätskekyllning. Femlagrad vevaxel. Volym 1 986 cm³. Max effekt 82 hk DIN vid 4 700 r/min. Max vridmoment 157Nm vid 2 300 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak. Trestegs automatlåda som tillval.

Mått: Axelavstånd 262 cm. Spårvidd fram/bak 135/135. Längd/bredd/höjd 465/171/146 cm. Tjänstevikt 1 260 kg. Tank 58 liter.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädrar. Fram dubbla tvärlänkar, krängningshämmare. Bak stel axel, panhardstag.

Styrning: Snäcka, servo tillval. Vändcirkel 9,6 m. Rattvarv 4,5.

Hjul: Stålfälgar, 5J, radialdäck 165 SR 15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 150 km/h. Acceleration 0–100 km/h 15,4 s.

Förbrukning: 1,25 l/mil blandad körning.

Källa: Jan Ulléns Bilfakta.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

13. Grattis Ford Mainline!

Publicerad 25 oktober 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

I dag när Inga och Ingalill har namnsdag gratulerar vi Mainline, Ford Mainline!



Den snygga 55:an ser ganska sober ut som avkromad Mainline, men de svarta konturerna runt fram- och bakruta drar ner intrycket. En Mainline var cirka 30 kg lättare än en Customline så det var Mainline som kördes i Stock Car races.

Normen i Detroit på femtiotalet var att det skulle finnas tre modelserier -lines; en strippad sparmodell för taxi, polis och snåljåpar, en normalmodell för folk i allmänhet och slutligen en mer påkostad serie dit hard-tops och convertibles hörde.

Modellnamnen skulle helst spegla hierarkin och det lyckades Ford bäst med. Deras enklaste modell hette åren 1952-56 Mainline och mellanmodellen Customline. Toppmodellen hette 1952-54 Crestline och därefter Fairlane. Alla bra namn, lätta att komma ihåg för de hade ett tydligt samband.

Men idag skall vi titta närmare på Mainline, den enklaste. Utan kromlister och med svarta gummilister runt rutorna såg Mainline ganska torftig ut och det var meningen.

Få privatpersoner ville synas i en sådan strippad bil, men myndigheter och företag som var ålagda sparsamhet var tvungna att alltid köpa det billigaste.

Så stor besparing var det inte. I Sverige kostade 1954 en sexcylindrig Ford Mainline med fyra dörrar 13 155 kronor, en motsvarande Customline var bara 475 kronor dyrare.

För den summan fick man då visserligen 820 liter bensin, men de flesta valde ändå den mycket mer representativa Customline.



Mainline -på bilden en 52:a - hade solskydd bara för föraren, gummimattor, tutknapp i stället för signalring, inga dörrarmstöd och mycket enkel klädsel.



Mainline Ranch Wagon (59A) 1952



Mainline Fordor Police Sedan 1954



Den allra billigaste Mainline var Business Coupe som saknade baksäte därför att bagageutrymmet började bakom soffan fram. 1954 var sista året med en riktig coupé med kortare tak än den tvådörrars sedanen.

14. Fredagsfilmen: Volvo Duett med blixtrande acceleration

Av Jim Lundberg 4 oktober 2024

Bilen som kan allt. Campingbil, familjebil, arbetsfordon och framför allt – dess blixtrande acceleration. Charmiga reklamfilmer från förr!



FILM: <https://youtu.be/klshJwcTcjA>



Roger Warolin